

1975 மார்ச் 29]

[583-ஆம் பக்கத்தில் இனம் ரீக்கான அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து 1974-75

போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு.

கீழ்க்கண்ட சட்டங்களையும் அவற்றின்கீழ் இயற்றப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயற்படுத்துவது தான் போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கியப் பணிகளாகும் :—

(1) 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம்.

(2) தமிழ்நாடு 1974-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்.

போக்குவரத்துத்துறை, போக்குவரத்துத்துறை ஆணையாளரின் நிர்வாகப் பொறுப்பில் செயல்படுகிறது. போக்குவரத்துத்துறை ஆணையாளர் வருவாய்த் துறை வாரியத்தின் உறுப்பினராவார். இவர், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியுமாவார். தலைமையிடத்தில் போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளருக்குத் துணை ஆணையாளர் இருவர் உதவிபுரிந்தார்கள். அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் வண்டிகளுக்கு உரிமம் வழங்குதல் முதலிய தொடர்பான பணிகளைக் கவனிப்பதற்காக போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் ஒருவரும் இருந்தார். மாவட்டங்களில் மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர்களே வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக இருந்தனர். இவர்களுக்குச் செயலாளர்களாக வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உதவிபுரிந்தனர். சென்னை மாநகரில், போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் (நாட்டுடைமையாக்கல்), சென்னை மாநகர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகவும் செயல்பட்டார்.

சாலைப் போக்குவரத்து குறித்த வளர்ச்சியையும், பயணிகள் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கலைப் படிப்படியாக உயர்த்துவதையும் கருத்தில் கொண்டு போக்குவரத்துத் துறையானது 15-9-1974-ஆம் நாளிலிருந்து சீரமைக்கப்பட்டுள்ளது. சீரமைக்கப்பட்ட அமைப்பில், சென்னைமாநகர் நீங்கலாக இம்மாநிலம் தொண்டை மண்டலம், சோழமண்டலம், பாண்டி மண்டலம், கொங்கு மண்டலம் ஆகிய நான்கு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் கட்டுப்பாட்டில் இயங்கும். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்குப் பதிலாகப் போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர், அந்தந்த மண்டலத்தில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகச் செயல்படுகிறார். ஒவ்வொரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கும் செயலாளர் ஒருவர் உதவி புரிகிறார். நான்கு மண்டலங்கள் ஒவ்வொன்றிலும், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர் ஒருவரும், மோட்டார் வண்டி உதவி ஆய்வாளர் ஒருவரும் அடங்கிய பறக்கும் படைப் பிரிவொன்று இணைக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வாறு சென்னை மாநகர் உள்பட ஐந்து மண்டலங்கள்

[1975 மார்ச் 29]

உள்ளன. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களும் அவர்களின் அதிகார வரம்புகளும் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன:—

வரிசை எண்ணும்
மண்டலங்களின் பெயரும்.

தலைமையிடம்.

மாவட்டங்கள்.

(1)

(2)

(3)

- (1) தொண்டை மண்டலம். சென்னைமாநகர் .. செங்கற்பட்டு, வட ஆர்க்காடு, தென் ஆர்க்காடு.
- (2) சோழமண்டலம் .. திருச்சிராப்பள்ளி. திருச்சிராப்பள்ளி, தஞ்சாவூர், புதுக்கோட்டை.
- (3) பாண்டிமண்டலம் .. மதுரை .. மதுரை, இராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி, கன்னியாகுமரி.
- (4) கொங்குமண்டலம் .. கோயம்புத்தூர் .. கோயம்புத்தூர், நீலகிரி, சேலம், தர்மபுரி.
- (5) சென்னைமாநகர் .. சென்னைமாநகர் .. சென்னை மாநகர்.

ஒரு மண்டலத்தின் பொறுப்பை ஏற்பதற்குப் போக்குவரத்துத் துறை துணை ஆணையாளர் ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டிருப்பதால் தலைமையிடத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத் துறை துணை ஆணையாளர் பதவி நீக்கப்பட்டுள்ளது. தற்போது போக்குவரத்துத் துறை துணை ஆணையாளருக்கு, மாநில போக்குவரத்து அதிகாரிக்குச் செயலாளராகப் பணிபுரியும் போக்குவரத்துத் துறை துணை ஆணையாளர் ஒருவரும், உதவிச் செயலாளர் மூவரும், முதுநிலைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவரும், புள்ளிலிவர அதிகாரி ஒருவரும் உதவி புரிகின்றனர். சென்னை போக்குவரத்துத் துறை துணை ஆணையாளர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி, அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு உரிமம் வழங்கும் பொறுப்பில் போக்குவரத்துத் துறை துணை ஆணையாளராகத் (நாட்டுடமையாக்கல்) தொடர்ந்து பணியாற்றுகிறார். அரசு நிறுவனங்களுக்கான இந்தப் பிரிவை மூடிவிட்டு அப்பணியை, நேர்விற்கேற்ப சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கு அல்லது மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கு மாற்றுவதென முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

சேரமைப்புத் திட்டம், மாவட்ட அமைப்பை மாற்றுவதற்கும், போக்குவரத்துத் துறையின் நேரிட அலுவலகங்களைத் தொடங்கவும் வகை செய்கிறது. அத்தகைய ஒவ்வொரு அலுவலகமும் மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் இருக்கும். ஒவ்வொன்றுக்கும் வகுத்துக் கொடுக்கப்படும் பகுதிக்குள் போக்குவரத்துத் துறையின் பணியினங்கள் அனைத்தையும் கவனித்துக் கொள்வதற்குத் தேவையான பணியாளர் அதில்

1975 மார்ச் 29]

இருப்பர். நிர்வாக வசதியை முன்னிட்டு இத்திட்டம் படிப்படியாகச் செயல்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. வட்டார அமைப்பு 15-9-1974 முதற்கொண்டு சீரமைக்கப்பட்டிருக்க, நேரிட அலுவலகங்களின் சீரமைப்பு அடுத்த கட்டத்திலும் மாவட்ட அலுவலகங்களின் சீரமைப்பு பின்னரும் மேற்கொள்ளப்படும.

வண்டிப்போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் போக்குவரத்து வசதிகளும்

வண்டிப் போக்குவரத்து கடந்த 10 ஆண்டுகளில் ஒரே சீராகப் பெருகியுள்ளது. அதாவது, 1963-64 ஆம் ஆண்டில் 22,467 ஆக இருந்த வண்டிகளின் எண்ணிக்கை, 1973-74 ஆம் ஆண்டில் 46,346 ஆக உயர்ந்துள்ளது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளின் புள்ளி விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

பயணிப் பேருந்துகள். சரக்குவண்டிகள்

தனியார் துறை. அரசுத் துறை. வாடகை வண்டிகள்.

			(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1973 ஆம் ஆண்டு	டிசம்பர்	திங்கள் 31 ஆம் நாள்.	5,550	3,902	15,409	2,667	
1974 ஆம் ஆண்டு	டிசம்பர்	திங்கள் 31 ஆம் நாள்.	5,134	4,804	17,123	2,812	
கீழ்க்காணும் நாள்வரை.			தனியார் ஒப்பந்த வண்டிகள். ஊர்திகள். போக்கு வரத்து ஊர்திகள்.				
						(6)	(7)
1973 ஆம் ஆண்டு	டிசம்பர்	திங்கள் 31 ஆம் நாள்.			13,387	4,079	44,994
1974 ஆம் ஆண்டு	டிசம்பர்	திங்கள் 31 ஆம் நாள்.			13,515	8,850	52,238

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்னும் அரசின் கொள்கைக்கு ஏற்ப, பொதுத் துறையில் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பெருகி வருகிறது.

[1975 மார்ச் 29]

வாணிப வர்த்தக வளர்ச்சிக்கு ஏற்ப, மாநிலம் முழுவதற்குமான வாடகைப் பார வண்டிகள், தனியார் பார வண்டிகள் ஆகியவற்றுக்கான உரிமங்கள் தாராளமாகவே கொடுக்கப்படுகின்றன. 1974 ஆம் ஆண்டில் 1,859 சரக்கு வண்டிகள் அதிகரித்துள்ளன.

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் ஒப்பந்தப் பேரூந்து உரிமங்கள் பெற்ற வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை பின்வரும் அட்டவணை காட்டுகிறது :—

		வாடகைக் சுற்றுலா ஆட்டோ ஒப்பந்த			
பின்வரும் நாளன்றுள்ளவாறு. கார்சுள்.		வாடகைக் ரிக்ஷாக் ஊர்திகள்.		கார்சுள்.	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
1973 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.	7,993	1,798	3,429	167	
1974 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.	7,465	2,014	3,888	148	

இத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள வரை படம், 1964-65 ஆம் ஆண்டிலிருந்து தமிழ்நாட்டில் பயணிப் போக்குவரத்து மற்றும் பயணிப் போக்கு வரத்தல்லாத பிற போக்குவரத்துக்களில் ஏற்பட்டுள்ள வளர்ச்சியைக் காட்டுகிறது.

மாநிலங்களிடையிலான போக்குவரத்து.

தமிழ் நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கும் இடையில் சாலை வழியிலான பயணிப்போக்குவரத்து தாராளமாக நடைபெறுவதற்காக மாநிலங்களுடன் ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) தமிழ்நாடு-ஆந்திரப் பிரதேசம்.—தற்போது செயலில் உள்ளிருவு மாநில ஒப்பந்தம் 1972ஆம் ஆண்டு மார்ச் 25-ஆம்நாளன்று செய்துகொள்ளப் பட்டதாகும். கூடுதலான சில போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கு இதை செய்யும் ஒரு புதிய ஒப்பந்தத்தைச் செய்துகொள்வதற்கான ஒரு செயற்குறிப்பு 5-8-1972 அன்று சுற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. இதன்மூலம், தமிழ் நாட்டு வண்டிகள், ஆந்திரப் பிரதேசத்திற்குள் நாள்தோறும் குறைந்தது 157 முறை போய் வரலாம். உயர்ந்த அளவு அன்றாடம் 360 முறை போய் வரலாம். ஆக மொத்தத்தில் குறைந்தது 8,512 கி. மீட்டரும்

1875 மார்ச் 29]

உயர்ந்த அளவு 19,740 கி. மீட்டரும் பயணம் செய்யலாம். ஆந்திரப் பிரதேச வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் தமிழ் நாட்டிற்குள் நாள் தோறும் குறைந்தது 180 முறை போய் வரலாம். உயர்ந்த அளவு 43 முறை போய் வரலாம். ஆக மொத்தத்தில் குறைந்தது, 7,300 கி.மீட்டரும் உயர்ந்த அளவு 17,178 கி. மீட்டரும் பயணம் செய்யலாம். இது குறித்து மறுப்புரைகள் பெறப்பட்டுள்ளன. இச்செயற்குறிப்பு இன்னும் இறுதி உருப்பெறவில்லை.

(ஆ) தமிழ்நாடு-கர்நாடகம்.—தமிழ் நாட்டிற்கும் கர்நாடக மாநிலத் துக்கும் இடையில் தற்போது செயலில் உள்ள ஒப்பந்தம் 1—5—1973 முதற்கொண்டு செயலுக்கு வந்தது. இந்த ஒப்பந்தத்தின்படி தமிழ் நாட்டைச் சேர்ந்த 44 பேருந்துகள் கர்நாடக மாநிலத்தில் இரு மாநில வழித்தடங்களில் சுமார் 5,000 கி. மீட்டர் தொலைவு வரையில் பயணம் செய்யலாம். தமிழ்நாடு அரசும், கர்நாடக அரசும் தற்போது செயற்குறிப்பை வகுத்துள்ளன. அதன்படி கூடுதலாக சில புதிய வழித்தடங்களும் பேருந்துகளும் இயக்கப்படும். தமிழ்நாட்டு வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் 731 கி.மீட்டரும் கர்நாடக மாநிலத்தைப் பொறுத்த மட்டில் 1,976 கி. மீட்டரும் பயணத் தொலைவாக இருக்கும். இச்செயற்குறிப்பு 16—10—1974 அன்று வெளியிடப்பட்டது. இது விரைவிலேயே இறுதி உருப்பெறும். இவ்விரு மாநிலங்களுக்கு இடையில் மேற்கொண்டும் போக்குவரத்து வசதிகளை அளிப்பது குறித்து இவ்விரு மாநிலங்களின் அமைச்சர்களும் 18—1—1975 அன்றும், 11—2—1975 அன்றும் சந்தித்து பேசினர். இவ்விரு மாநிலங்களுக்கும் இடையில் கூடுதலாகச் சில போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கு (இவற்றிற்கு போக்குவரத்துத்துறை அதிகாரிகளால் அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ள) வகை செய்தும் இரு மாநிலங்களுக்கு இடையில் வழித்தடங்கள் ஒதுக்க வகை செய்தும் துணை ஒப்பந்தம் செய்தும் கொள்வதென முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இதன் மூலம் தமிழ்நாட்டிற்கு அனுசூலமாக 1,536 கி. மீ. கூடுதலாகக் கிடைக்கும். இது குறித்த விவரங்கள் இறுதி உருப்பெற்று வருகின்றன.

(இ) தமிழ்நாடு-கேரளம்.—இரு மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் வழங்கும் அனுமதிச் சீட்டுக்களின் மேல் பயணிப் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. இது குறித்து இரு மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் 19—9—74 அன்று திருவனந்தபுரத்தில் பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தினர். இது குறித்து மீண்டும் விவாதித்து விரைவிலேயே ஒப்பந்தத்திற்கு இறுதி உருவம் கொடுப்பதெனக் கருதப்பட்டுள்ளது.

(ஈ) தமிழ்நாடு-புதுச்சேரி. தமிழ்நாட்டிற்கும் புதுச்சேரிக்கும் இடையில் போக்குவரத்துப்பொருள்கள்குறித்து இரு மாநிலங்களுக்கிடையில் ஒப்பந்தம் செய்து கொள்வது பற்றி இன்னும் பேச்சு வார்த்தைகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன.

[1975 மார்ச் 29]

மேலொப்பத்துடன் கூடிய உரிமங்களை வைத்துள்ள வண்டிகளும் ஒப்பந்த ஊர்திகளும் அண்டை மாநிலங்களுக்குச் சென்று வருவதற்கான ஏற்பாடுகள் தொடர்ந்து செயலில் உள்ளன. அதன் விவரம் வருமாறு :—

சரக்கு வண்டிகள்.

	வாடகை வண்டிகள்.		தனியார் வண்டிகள்.
	(1)	(2)	(3)
தமிழ்நாடு—ஆந்திரப்பிரதேசம்.		3,000	100
தமிழ்நாடு—கர்நாடகம்		1,200	50
		50 எரி எண்ணெய் வண்டிகள்.	
தமிழ்நாடு—கேரளம்		8 900	100
தமிழ்நாடு—புதுச்சேரி		4:1	வரம்பு இல்லை.

ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்.

	சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.		சாதாரண வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.	ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்.
	(1)	(2)	(3)	(4)
தமிழ்நாடு—ஆந்திரப்பிரதேசம்		20	150	இல்லை.
தமிழ்நாடு—கர்நாடகம்		20	100	இல்லை.
தமிழ்நாடு—கேரளம்		20	250	இல்லை.
தமிழ்நாடு—புதுச்சேரி		வரம்பு இல்லை.	வரம்பு இல்லை.	இல்லை.

தமிழ்நாடு-கர்நாடகம் ஆகியவற்றைப் பொறுத்தவரையில் ஒருமாநிலம் மற்றொரு மாநிலத்தில் ஓட்ட அனுமதிப்பதற்கான வாடகை வண்டிகளின் (எரி எண்ணெய் வண்டிகள் உட்பட) எண்ணிக்கையை 1,250-லிருந்து 1,700 ஆக உயர்த்த கருதப்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாடு-கேரளம் ஆகியவற்றைப் பொறுத்தவரையில் கூட, ஒரு மாநிலம் மற்றொரு மாநிலத்தில் ஓட்ட அனுமதிக்க வேண்டிய வாடகை வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை 800லிருந்து 900 ஆக உயர்த்தப் பேச்சு வார்த்தைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

1975 மார்ச் 29]

ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம், தமிழ்நாடு ஆகிய நான்கு தென் மாநிலங்கள் அனைத்திலும் ஒடும் சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் 20 ஆக இருப்பதை 100 ஆக உயர்த்த ஒப்பந்தம் ஒன்றைச் செய்து கொள்வதற்கான செயற்குறிப்பு ஒன்று ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. ஆனால், ஒப்பந்த மாநிலம் மேலொப்பமிடும் முறையைத் தள்ளுபடி செய்ய கேரள அரசு இசைவு தெரிவிக்காததால் இந்த ஒப்பந்தம் இன்னும் செயல்படுத்தப்படவில்லை.

இம்மாநிலத்தைச் சேர்ந்த 200 சரக்கு வண்டிகள் தமிழ்நாடு, கேரளம், கர்நாடகம், ஆந்திரப்பிரதேசம், மகாராஷ்டிரம் ஆகியவை அடங்கிய தென் மண்டலத்தில் ஓடுவதற்கான ஏற்பாடு உள்ளது. பல மாநிலப்போக்குவரத்து ஆணைக்குழு இசைவு அளிப்பதை எதிர் நோக்கி இந்த எண்ணிக்கையை 250 ஆக உயர்த்தக் கருதப்பட்டுள்ளது.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கல்.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமை ஆக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் நேர்வுகளில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடையும் பொழுது அந்தப் பேருந்து வழித்தடங்கள் அரசால் மேற் கொள்ளப்படுகின்றன—

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு மேலும் உள்ள பேருந்துப் பணிகளின் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(ஆ) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்த போதிலும், சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும்,

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இக்கொள்கை 1967 ஆம் ஆண்டிலேயே முதற்கண் உருவாக்கப்பட்ட போதிலும் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஏதாவது காரணத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றதால் மேற்சொன்ன எல்லாவகை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்க இயலாமல் போயிற்று.

நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுப்படுத்தும் பொருட்டு, 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப்பேருந்துகள் தமிழ்நாடு 1971ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1972-ம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் திங்களில் அரசு ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் பயணிப் போக்குவரத்துப் பணிகள் முழுவதையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை அறிவித்தது. இக்

[1975 மார்ச் 29]

கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேரூந்துகள், ஒப்பந்தப்பேரூந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் செல்லுபடியற்றதென உயர்நீதி மன்றத்தால் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது. தலைமை உயர்நீதி மன்றத்திற்கு மேல் முறையீடு ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டது, அதன் மீது இன்னும் முடிவெடுக்கப்படவில்லை. தலைமை உயர்நீதி மன்றம் அது குறித்து முடிவெடுக்கும் வரையில், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் விதித்துள்ள இயல்பான சட்ட விதித்துறையின் கீழ் இக்கொள்கை பின்பற்றப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேரூந்து உரிமையாளர்கள் நீக்கப்படுவதற்கான நடைமுறை இதுவாக இருக்கையில், புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதற்கும் ஏற்கெனவே உள்ள போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பெருக்குவதற்குமான பொறுப்பு அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது.

அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அதற்கெனத் திட்டங்களை வெளியிடலாம்.

பயணிப் பேரூந்து போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் பணியில் ஏற்பட்டுள்ள முன்னேற்றத்தை இத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள விளக்கப் படம் தெளிவாகக் காட்டுகிறது.

கட்டணங்கள்.

பெட்ரோல், மற்றும் பெட்ரோலியப் பொருட்களின் விலையேற்றத்தின் காரணமாக, வாடகைக் கார்கள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் கட்டணங்கள் 1974-ம் ஆண்டில் திருத்தியமைக்கப்பட்டன. அவை கீழ்க்கண்டவாறு தொடர்ந்து செயலில் உள்ளன:—

	ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்.	வாடகைக்கார்கள் (சாதாரணமானவை).
சிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு	.. 40 காசு	90 காசு.
குறைந்த அளவுக் கட்டணம்	.. 80 காசு	ரூ. 1-70.

கூத்திருப்பதற்கான கட்டணங்கள்: ஒவ்வொரு 5 நிமிடங்களுக்கும் 5 காசு. ஒவ்வொரு 5 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசு.

1975 மார்ச் 29]

சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.

சமவெளியில்
கட்டணம்.மலைச்சாலைகளில்
கட்டணம்.நடுத்தர வகையைச் சேர்ந்த
வாடகைக் கார்கள்—

14. குதிரைத் திறனுக்கு மேலும் 22 குதிரைத் திறனுக்கு குறைந்தவையும்.	கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 90 காசு.	கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு ரூ. 1-00.
--	---------------------------------------	--

22 குதிரைத் திறனும் அதற்கு மேற்பட்ட திறனும் கொண்ட பெரிய கார்கள்.	கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு ரூ. 1-00	கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு ரூ. 1-20.
--	---------------------------------------	--

சீர்வளிச் சாதனங்கள் பயன்படுத்தப்பட்டு சீர்வளிவசதியுடைய வண்டி
களுக்கு ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கும் 15 காசுகள் கூடுதல் கட்டணம்
விதிக்க அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

பேருந்துகளை இயக்குதல், பேணுதல் ஆகியவற்றுக்கான செலவு
அதிகரித்தள்ளதாலும் 1964 ஆம் ஆண்டுக்குப் பின்னர் பயணிப்
பேருந்துகளின் கட்டணம் கூட்டப்படவில்லையாதலாலும் அரசு ஆணை எண்
936 (உள்துறை, நாள் 19-4-1974) மற்றும் அரசு ஆணை எண் 1325,
(உள்துறை, நாள் 31-5-1974) ஆகியவற்றில் பயணிப் பேருந்துகளின் கட்டண
வீதங்களைத் திருத்தி அமைக்கும் வகையில் உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கப்
பட்டுள்ளன.

திருத்தி அமைக்கப்பட்ட கட்டண வீதங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

1. நகரப் போக்குவரத்துப் பணிகள்:

- | | |
|--|---|
| (1) மாநகர்-நகரப்போக்குவரத்து வழித்தடங்
களில் இயங்கும் பயணிப் பேருந்து
களுக்காக. | முதல் கட்டண நிலைக்கு
15 காசும்,
அடுத்த ஒவ்வொரு நிலைக்
கும் 5 காசும். |
| (2) மாநகரின் புறப்பகுதியில்
தொடங்கி முதன்மை
ஒன்றை இணைக்கும்
வழித் தடங்களுக்காக. | இருந்து முதல் கட்டண நிலைக்கு
வழித்தடம் 10 காசு.
இணைப்பு |

2. விரைவுப் போக்குவரத்துப் பணிகள்:

கீழ்க்கண்டவைகளுக்கு
மேற்படக்கூடாது.

- (அ) சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 5
காசு.

[1975 மார்ச் 29]

2. விரைவுப்போக்குவரத்துபயணிகள்—தொடர்ச்சி.

(ஆ) மலைச்சாலைகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 7 காசு.

(இ) உயர்வகுப்புக்காக இடவசதி செய்து ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு கூடுதலாக 1 காசு.

3. சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள் :

(அ) சமவெளிகளில் (10 கிலோ மீட்டருக்கு) ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு குறையாத தொலைவிற்கு 40 காசு } 4 காசு.
(களுக்கு மேற்படாமல் வசூலிக்கப்படும்.)

(ஆ) மலைச்சாலைகளில் (6 கிலோ மீட்டருக்கு) ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு குறையாத தொலைவிற்கு 40 காசுகளுக்கு } 6 காசு.
(மேற்படாமல் வசூலிக்கப்படும்.)

4. சந்தைகள், திருவிழாக்கள் போன்ற சிறப்பு நிகழ்ச்சிக் காலங்களில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 5 காசு.

வரி விதிப்பு.

தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப் பட்டதற்கு இணங்க, தமிழ்நாடு 1931ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டமும் தமிழ்நாடு 1952ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்—சரக்குகள் மீது வரிவிதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு, அவற்றுக்குப் பதிலாக 1974ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் செயலுக்கு வரும் வகையில் 1974ஆம் ஆண்டு ஒருங்கிணைந்த புதிய வரிவிதிப்புச்சட்டம் ஒன்று (13/1974) நிறைவேற்றப்பட்டது. 1974ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 1ஆம் தேதி முதற்கொண்டு செயலுக்கு வந்த தமிழ்நாடு 1974ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்த) சட்டத்தினால் இது மேற்கொண்டும் திருத்தப்பட்டது.

மேற் கூறிய சட்டத்தின் முக்கிய கூறுகள் பின்வருமாறு :—

(1) தமிழ்நாட்டில் வைத்து வரப்படும் அல்லது பயன்படுத்தப்படும் மோட்டார் வண்டிகள் குறித்து வரி செலுத்த வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(2) சாலைகளில் பயன்படுத்தப்படாத வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், விதிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகள் பூர்த்தி செய்யப்படுவதன்மேல், வரி திருப்பிக் கொடுக்கப்படும்.

(3) வண்டிகள் சாலைகளில் ஓடப் பயன்படுத்தப்படவில்லை என்பதை மெய்ப்பிக்கும் பொறுப்பு வண்டியின் உரிமையாளரைச் சாரும்.

(4) பயணிப் பேருந்துகளிலும் சரக்கு வண்டிகளிலும் பயணிகளுக்கும் சரக்குகளுக்காகவும் தனியாக வரி விதிக்கப்பட மாட்டாது.

1975 மார்ச் 29]

(5) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில், ஒரு பேருந்து, நான்தோறும் ஒடுகிற தொலைவு எதுவாக இருந்த போதிலும் அதில் பயணம் செய்ய இயலும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் வரையறுக்கப்பட்ட வீதங்களில் வரி விதிக்கப்படும். வரி வீதங்களைப் பொறுத்தவரையில், நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள், இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்யும் பயணிகள் என்ற வேறுபாடு காட்டப்பட மாட்டாது.

(6) சரக்கு வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில், சரக்குகள் ஏற்றப்பட்ட நிலையில் உள்ள அதன் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்பு நிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளின் மீது கூடுதலாக்கப் பட்டுள்ள வரி வீதங்கள் 1975-ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் 1-ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வருகின்றன. அவை கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வாறு உள்ளன.

உயர்த்தப்பட்ட வரிவீதங்கள்.

பயணிப் பேருந்துகள் .. பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 180	
(சாதாரணமானவை)	
விரைவுப் பேருந்துகள் .. பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 200	
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் .. பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 200	
(ஆம்னி பஸ்).	
சுற்றுலாப் பயணி வண்டிகள் .. பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ. 100	

வருவாய் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

இனம்.	1973-74-ல்- கணக்கு செலவு.	1974-75-ல் திருத்த மதிப்பீடு.	1974-75-ல் கணக்குகள் திங்களுக்கு.
(1)	(2)	(3)	(4)
1 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத் தின் கீழ் வருவாய்கள்.	1,24,75,834	1,29,75,000	94,90,381
2 தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்.	20,99,03,874	31,69,75,000	17,21,54,068
3 எணைய வருவாய்	34,860	1,40,000	17,00,142
4 தமிழ்நாடு 1952-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள், சரக்குகள் குறித்து வரி விதிப்புச்) சட்டம்.	5,37,86,157	20,00,000	18,72,030
	(நிலுவைகள் வசூலிக்கப்படவுள்ளது)		

பெரு மொத்தம் .. 27,62,00,725 33,20,90,000 18,52,16,621

[1975 மார்ச் 29]

1975-ஆம் ஆண்டு ஜனவரி திங்கள் 1-ஆம் நாளிலிருந்து வரி வீதங்கள் கூடுதலாக்கப்பட்டுள்ளதால், நடப்பாண்டிற்காக மதிப்பிடப்பட்டிருக்கும் வருவாய் ரூபாய் 37.27 கோடியாகும். 1975-76-ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூபாய் 37.82 கோடியாகும்.

1964-65 முதல் 1974-75 வரை மோட்டார் வண்டிகள் குறித்து வசூலிக்கப்பட்ட வரித் தொகையும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் நிர்வாகம் குறித்த செலவும் இத்துடன் இணைந்துள்ள வரை படத்தில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

செயல்படுத்துதல்.

போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்கள் வரி ஏய்ப்பைக் கண்டுபிடிப்பதுடன் பயணிப் பேருந்துகளில் உரிய எண்ணிக்கைக்கு மேல் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லுதல், ஒப்பந்த ஊர்திகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகப் பயன்படுத்தல், கள்ளத்தனமாக டாக்ஸி கார்கள் ஒட்டுதல் போன்ற குற்றங்களுக்கும் கண்டுபிடிக்கும் பணிகளைச் செய்து வருகின்றனர். 1974-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1-ஆம் நாள் முதல் 1974-ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31-ஆம் நாள் வரையிலான கால அளவில் மொத்தத்தில் 21,147 மோட்டார் வண்டிகள் சோதனையிடப்பட்டதில், 4,562 முறைகேடுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. இம்முறைகேடுகள் குறித்து வண்டிகள் சோதனையிடப்பட்டதன் வாயிலாக அபராதம் விதித்து வசூலித்த தொகை 43,778 ரூபாயாகும்.

காவல்துறையின் பங்கு.

போக்குவரத்துத் துறைக்கு மேலாக, காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளைச் செயல்படுத்தப் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்கள் உரிமம் வழங்கும் அலுவல்களை கவனிக்கையில், சாலை விதிகளைச் செயல்படுத்துப் பொறுப்பு காவல்துறையைச் சாரும்.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம் ஆகியவற்றை நிர்வகிக்கும் பொறுப்பையும் காவல் துறை ஏற்றுள்ளது.

இம்மாநிலத்தில் 1972 முதல் 1974-ஆம் ஆண்டுகளில் நிகழ்ந்த மோட்டார் வண்டி விபத்துக்களின் விவர அறிக்கை ஒன்று இத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. மோட்டார் விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை 1973ல் 15,470 ஆக இருக்க 1974-ல் 15,274 ஆக இருந்தது. இவற்றில் 1974ல் 2,145 விபத்துக்கள் மரண விபத்துக்களாகும். 1973ல் 1,878 விபத்துக்கள் மரண விபத்துக்களாகும். எஞ்சியுள்ள 13,129 விபத்துக்கள் 1974ல் நிகழ்ந்த சாதாரண விபத்துக்களாகும். 1973ல் 13,592 சாதாரண விபத்துக்கள் நிகழ்ந்தன.

1975 மார்ச் 29]

இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 1973-ல் 2,013 பேர் மரணம் அடைந்தனர், 9,251 பேர் காயமுற்றனர். 1974-ல் இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 2,014 பேர் மரணமடைந்தனர், 10,908 பேர் காயமுற்றனர். 1973-ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 1974-ல் இந்த விபத்துக்களில் இறந்தவர்களின் எண்ணிக்கை சிறிது உயர்ந்துள்ளதைக் காணலாம். நமது சாலைகளிலும், தேசிய நெடுஞ்சாலைகளிலும் போக்குவரத்து பெருகியுள்ளதே விபத்துக்கள் எண்ணிக்கை உயர்ந்துள்ளதற்குக் காரணமாகும். இப்பிரச்சினையின் முக்கியத்துவத்தையும், பொது மக்களுக்கு அதனால் ஏற்படும் தீய விளைவுகளையும் தமிழ்நாடு காவல் துறை நன்கு உணர்ந்து, இந்த விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு, பல்வேறு போக்குவரத்து விதிகளையும் விதி முறைகளையும் செவ்விய முறையில் செயல்படுத்த முயற்சிகள் அனைத்தையும் அது மேற்கொண்டு வருகின்றது. இது தொடர்பாக மேற்கொள்ளப்பட்ட பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மூன்று தலைப்புகளின்கீழ், தொகுக்கலாம். (1) போக்குவரத்து விதிகளை செயல்படுத்தல், (2) போக்குவரத்து ஒழுங்கு முறைகள் குறித்து பிரச்சாரம், (3) போக்குவரத்துப் பொறியியல். 1974-ஆம் ஆண்டில், போக்குவரத்துத் தகவல் கட்டுப்பாட்டு அறை ஒன்று சென்னை மாநகரில் இயங்கத் தொடங்கியது. இது அல்லும் பகலும் செயற்பட்டு வருகிறது. இதன் வாயிலாக வான் தந்தி முறை மூலம் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் அதிகாரிகள் அனைவருடனும் தொடர்பு வைத்துக்கொள்ளப்படுகிறது. லாரிகளில் உரிய அளவுக்கு மேல் சரக்குகள் ஏற்றிச் செல்வதற்கு எதிராக கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்படுவதால், லாரி உரிமையாளர் சங்கத்தினரே லாரிகளில் உரிய அளவுக்கு மேல் சரக்குகளை ஏற்றக்கூடாது என்னும் விதியைப் பின்பற்றி வருகின்றனர். சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் வகையில் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு நாட்கள் நடத்தப் பட்டன.

போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பணியும், சாலைகளை பயன்படுத்துபவர்களுக்கு சாலை விதிகளை கற்பிக்கும் பணியும் ஒன்றோடு ஒன்று இணைந்ததாகும். பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையில் உள்ள காவல்துறை டெபுடி-கமிஷனர் (போக்குவரத்து) அலுவலக விளாகத்திற்குள் உள்ள குழந்தைகள் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்கா பயனுள்ள வகையில் செயல்பட்டு வருகிறது. சாலைப் பாதுகாப்பின் முக்கியத்துவம் குறித்தும் சாலை விதிகளைப் பின்பற்ற வேண்டியதன் அவசியம் குறித்தும் பள்ளிச் சிறுர்களுக்கு கற்பிப்பதில் அது நல்லதோர் பணி ஆற்றியுள்ளது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், உள்ளூரில் வசிப்போர் ஆகியோரின் ஒத்துழைப்புடனும், உதவியுடனும் அத்தகைய பூங்காக்களைத் திறக்க வேண்டும் என்று கோரிக்கைகள் வந்தவண்ணம் இருக்கின்றன. அவற்றிற்கிணங்க, சென்னை மாநகர், அண்ணா நகரில் தமிழ்நாடு சுற்றுலா வளர்ச்சித் துறையால் ஏற்பாடு செய்யப்பட்ட பொங்கல் பொருட்காட்சியில் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்கா ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்து விதிகளையும் ஒழுங்கு முறைகளையும் மீறுவதனால் ஏற்படும் பயங்கர விளைவுகளை, சாலைகளைப் பயன்படுத்தும் பொது மக்கள் அனைவரும் தெளிவாக உணர்ந்து நடந்து கொள்ளும்பொருட்டு, மும்முரமாகப் பிரச்சாரம் செய்யப் பட்டது. சாலைப் பாதுகாப்புக் குறித்த விதிகள் அடங்கிய துண்டு வெளியீடு

[1975 மார்ச் 29]

களைத் தனியார் நிறுவனங்கள் சென்னை மாநகரில் உள்ள போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் அதிகாரிகளுக்கு வழங்கினர். அந்தத் துண்டு வெளியீடுகள் சாலைகளைப் பயன்படுத்தும் பொதுமக்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டன.

போக்குவரத்து பொறியியல் பிரிவின் பங்கு.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவில் கோட்டப் பொறியாளர் ஒருவர் தலைவராக உள்ளார். அவருக்கு உதவியாக இரண்டு உதவிப் பொறியாளர்கள் பணியாற்றுகின்றனர். இப்பிரிவு, சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்துத் திட்டமிடும் பணிகளைக் கவனித்துக் கொள்வதுடன், இம்மாநிலத்தில் உள்ள மாவட்டச் சாலை வளர்ச்சி-போக்குவரத்தைத் திட்டமிடும் குழுக்களுக்கு தொழில் நுட்ப முறையில் உதவியையும் ஆலோசனையையும் நல்குகின்றது. போக்குவரத்து, கட்டுப்பாடு தானியங்கி விளக்குகள் சாலையைக் கடப்போருக்கான அடையாள விளக்குகள் அடையாள ஒளி விளக்குகள் ஆகியவற்றின் வடிவமைப்பு, தயாரிப்பு, அவற்றை வாங்குதல், நிறுவுதல், பேணுதல் ஆகிய பணிகளை இப்பிரிவு நேரடியாக மேற் பார்வையிடுகிறது. அத்துடன் போக்குவரத்து விபத்துக்கள் நிகழ்வதற்கான காரணங்களைப் பகுப்பாய்வு செய்கிறது. போக்குவரத்து தொடர்பான பொருட்கள் அனைத்தையும் குறித்துத் தனிப்பட்ட முறையில் ஆய்வுகளைச் செய்கிறது. 1974-75-ல் இப்பிரிவு மேற்கொண்ட ஆய்வுகளின் சுருக்க விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

- | | | |
|----|---|---------------------------|
| 1 | போக்குவரத்து ஆய்வுகள் | 176 |
| 2 | நேரிட ஆய்வுகள் | 150 |
| 3 | மேம்பாட்டுக்கான செயற்குறிப்புகள் | 150 |
| 4 | இருப்புப்பாதை-சாலைக் கடவுகளின் போக்குவரத்து தாமதமாவது குறித்த ஆய்வு. | 1 |
| 5 | போக்குவரத்து தொடங்கும் இடம்-முடியும் இடம் குறித்து ஆய்வு. | 1 |
| 6 | தயாரிக்கப்பட்ட தொழில் நுட்ப அறிக்கைகளின் எண்ணிக்கை. | 26 |
| 7 | சாலைகளில் அடையாளக்கோடுகள் | } சென்னை மாநகர சாலைகளில். |
| 8 | பிளாஸ்டிக் பித்தாக்களைப் பொருத்துதல் | |
| 9 | போக்குவரத்துப் பொறியியல் நோக்கில் “மறுப் பின்மைச்சான்றிதழ்” வழங்குவது குறித்த குறிப்பேடு. | 44 |
| 10 | 1972-73-ல் மாநிலச் சாலைகள் அனைத்திற்காகவும் எடுக்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் புள்ளி விவரங்களைத் தொகுத்தல். | .. |
| 11 | 1973-74 ஆம் ஆண்டுகளில் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளுக்காக எடுக்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் புள்ளி விவரங்களைத் தொகுத்தல். | .. |

1975 மார்ச் 29]

டயர்கள் வழங்குதல்.

நாடு முழுவதற்கும் டயர்களுக்கும் ப்யூபுகளுக்கும் சீரான முறையில் வழங்குவதற்கென டயர் உற்பத்தி தொழில் அதிபர்கள் தயாரித்த திருத்தத் திட்டம் ஒன்றிற்கு இந்திய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இத் திட்டத்தின் கீழ், வட்டார ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று சென்னையில் அமைக்கப்பட்டது. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து ஆணையாளர் அதன் தலைவராவார். சென்னை, கோயம்புத்தூர், திருநெல்வேலி, மதுரை, சேலம், திருச்சிராப்பள்ளி, தஞ்சாவூர், நாகர்கோவில் ஆகிய இடங்களிலும் டயர் வழங்கு நிலையங்கள் நிறுவப்பட்டுள்ளன. தற்போது அத்தகைய நிலையங்கள் இல்லாத மாவட்டங்களில் அந்த நிலையங்களைத் தொடங்குவது பற்றி ஆலோசிக்கப்பட்டு வருகிறது.

ஆலோசனை வாரியங்கள்.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள் துறையின் 31-1-1974 நாளிட்ட 216 ஆம் எண் அரசாணையில் அமைக்கப்பட்டது. போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அதன் தலைவராவார். இம் மன்றத்தில் கீழ்க்கண்டவை குறித்த நான்கு துணைக் குழுக்கள் உள்ளன. (அ) சாலை, ரயில், விமானம், உள்நாட்டு நீர்வழிப்போக்குவரத்து, கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்து (ஆ) போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தல், பிரச்சாரம்; (இ) போக்குவரத்து வண்டிகள் துணைப்பகுதி எரி பொருள் ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்; (ஈ) சுற்றுலா வளர்ச்சியும், வழியில் உள்ள பகுதிகளில் வசதிகளும்.

போக்குவரத்து பற்றிய பொருள்களைக் கவனித்துவரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையில் ஒருங்கிணைப்பு நிலவுவதை உறுதி செய்வதற்காக உள் துறையின் 19-8-1972-ஆம் நாளிட்ட 2183 எண் அரசு ஆணையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. ஆய்வுரை ஆண்டில் 24-4-1974, 4-2-1975 ஆகிய நாட்களில் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் தலைமையில் அது கூடியது.

மாநாடுகள்.

திருவனந்தப்புரத்தில் 17-9-1974 அன்று நடைபெற்ற தென் மாநிலப் போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் மாநாட்டிற்கு மாண்புமிகு தமிழ் நாடு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தலைமை வகித்தார். சாலைப் போக்குவரத்து குறித்து தென் மாநிலங்களுக்கிடையிலான சில பிரச்சினைகள் இம் மாநாட்டில் விவாதிக்கப்பட்டன.

போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப்பணி

சாலை மேம்பாடுகள், எலையை வசதிகள் ஆகியவற்றைக் காட்டிலும், அண்மை ஆண்டுகளில் மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையும் அவற்றின் வேகமும் பெருமளவிற்குப் பெருகியுள்ளன. தாராளமான

[1975 மார்ச் 29]

போக்குவரத்துக்கு ஏற்பாடு செய்து விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையை குறைக்கும் பொருட்டு பல்வேறு போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகள் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன :

- (1) மேம்பாலங்களையும் சுரங்கப்பாதைகளையும் அமைத்தல்.
- (2) சாலைக் குறுக்கீடுகளில் சாலைகளை அகலப்படுத்தல்.
- (3) சுற்றிச் செல்லும் பாதைகளை அமைத்தல்.
- (4) போக்குவரத்து அடையாள தானியங்கி விளக்குகளை அமைத்தல்.
- (5) பேருந்து நிலையங்களில் பேருந்துகளை நிறுத்தி வைப்பதற்கான இடவசதி.
- (6) சாலைகளை ஒழுங்கற்ற முறையில் கடப்பதைத் தடுக்கும் பொருட்டு சிமிட்டித் தடுப்புகள் அமைத்தல்.
- (7) போக்குவரத்துத் தீவுத்திடல்களையும் ; போக்குவரத்துப் பூங்காக்களையும் அமைத்தல்.

1974-75-ல் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்காகவும் அவற்றைப் பேணி வருவதற்காகவும் 17 இலட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டது.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1972, 1973, 1974-ஆம் ஆண்டுகளில் துயிற் நாட்டில் மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் குறித்த அட்டவணை

மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் மரண விபத்துக்கள் அல்லாத பிற விபத்துக்கள்
மொத்த எண்ணிக்கை. விபத்திடுக்கள்

மரபட்டம்.

1972 1973 1974 1972 1973 1974 1972 1973 1974

ரயில்வே காலை துறை, திருச்சிராப்பள்ளி

திருச்சிராப்பள்ளி

தஞ்சாவூர் கிழக்கு

தஞ்சாவூர் மேற்கு

லெண்ட்னாக்காடு

செங்கல்பட்டு மேற்கு

செங்கல்பட்டு கிழக்கு

மதுரை தெற்கு

மதுரை வடக்கு

ரோமநாதபுரம்

துருநெல்வேலி

கன்னியாகுமரி

கோயம்புத்தூர் நகர்ப்புறம்

கோயம்புத்தூர் கிராமப்புறம்

சேலம்

தருமபுரி

நீலகிரி

வட ஆற்காடு

சென்னை மாநகரம்

58	62	9	34	1	58	62	8
456	492	965	37	141	319	458	824
201	277	248	47	73	154	227	175
59	32	354	7	59	52	22	295
762	784	767	183	179	189	579	605
746	702	488	119	126	100	627	576
972	728	523	116	133	295	856	595
452	370	437	55	123	92	397	247
400	537	539	111	129	119	283	408
269	275	277	64	32	72	205	243
315	414	396	44	61	92	271	353
208	218	185	21	37	32	187	181
802	465	553	146	79	103	656	386
73	529	623	30	143	150	43	473
748	802	860	330	317	190	418	485
251	212	270	56	41	53	195	171
143	106	41	15	10	3	128	96
655	717	661	138	154	118	517	563
7,741	7,748	6,955	207	220	231	7,534	7,528
15,311	15,470	15,274	1,726	1,878	2,145	13,585	13,592
13,129							

பெரியபுத்தூர். ௧௩௩௩

செய்யுதாயிற்று.

• ஸ்ரீஸ்ரீமந்

மாவட்டம்.		1972	1973	1974	1972	1973	1974
ரயில்வே காவல்துறை துருக்கிப்பள்ளி	1	1	1	1	1	1	1
துருக்கிப்பள்ளி	84	80	183	193	278	315	268
தஞ்சாவூர் கிழக்கு	72	70	34	299	315	247	492
தஞ்சாவூர் மேற்கு	8	11	59	59	24	468	456
தென்னார்க்காடு	196	216	191	428	468	462	440
செங்கல்பட்டு மேற்கு	119	126	100	648	486	462	440
செங்கல்பட்டு கிழக்கு	140	133	48	175	456	440	440
மதுரை தெற்கு	55	124	98	479	285	316	615
மதுரை வடக்கு	75	104	178	439	457	615	382
ஜேமதங்கபுரம்	72	68	79	304	236	382	323
திருநெல்வேலி	46	61	92	79	213	323	104
கன்னியாகுமரி	24	37	48	163	104	391	402
கோயம்புத்தூர் நகர்புறம்	134	96	103	852	412	391	402
கோயம்புத்தூர் கிராமப்புறம்	30	103	150	59	468	402	779
சேலம்	330	317	190	126	138	779	126
தருமபுரி	59	61	65	111	116	126	38
நீலகிரி	15	10	3	191	133	38	582
வட ஆற்காடு	217	169	118	500	803	582	3,980
சென்னை மாநகரம்	215	227	246	3,797	3,859	3,980	10,908

1975 மார்ச் 29]

ROAD TRANSPORT IN TAMIL NADU.

(1974—75)

ORGANISATION OF THE TRANSPORT DEPARTMENT.

The main functions of the Transport Department are to administer the provisions of the following Acts and Rules made thereunder:—

- (1) Motor Vehicles Act, 1939.
- (2) Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Act, 1974.

The Transport Department is under the administrative control of the Transport Commissioner who is a member of the Board of Revenue. The Transport Commissioner is also the State Transport Authority. The Transport Commissioner was assisted by two Deputy Transport Commissioners in the headquarters. There was also a Deputy Transport Commissioner attending to the work relating to the issue of permits, etc., for the vehicles of the State Transport Undertakings. In the districts, the Collectors were regional Transport Authorities. They were assisted by Regional Transport Officers who were Secretaries to the Regional Transport Authorities. In the City of Madras, the Deputy Transport Commissioner (Nationalisation) also functioned as the Regional Transport Authority, Madras City.

In view of the growth of road transport and the progressive nationalisation of passenger transport, the Transport Department has been reorganised with effect from 15th September 1974. In the revised set-up, the State (excluding Madras City) has been divided into four mandalams, viz. Thondai mandalam, Chola mandalam, Pandi Mandalam and Kongu Mandalam, each under the control of a Deputy Transport Commissioner. The Deputy Transport Commissioner functions as the Regional Transport Authority of the respective Mandalam in the place of the Collector. Each Regional Transport Authority is assisted by a Secretary. A flying squad with the staff of one Motor Vehicles Inspector and one Assistant Motor Vehicles Inspector is attached to each of the four Mandalams. Including Madras City there are thus five regions. The headquarters and jurisdiction of the Regional Transport Authorities are indicated below:—

[1975 மார்ச் 29]

<i>Serial number and name of the Mandalams.</i>	<i>Headquarters.</i>	<i>Districts.</i>
(1)	(2)	(3)
(1) Thondai Mandalam	Madras City ..	Chingleput, North Arcot and South Arcot.
(2) Chola Mandalam ..	Tiruchirappalli	Tiruchirappalli, Thanjavur and Pudukkottai.
(3) Pandi Mandalam ...	Madurai ..	Madurai, Ramanathapuram, Tirunelveli and Kanyakumari.
(4) Kongu Mandalam ..	Coimbatore ..	Coimbatore, The Nilgiris, Salem and Dharmapuri.
(5) Madras City ..	Madras City ..	Madras City.

In view of the appointment of a separate Deputy Transport Commissioner to be incharge of a region, a post of Deputy Transport Commissioner in the headquarters has been abolished. The Transport Commissioner is now assisted by one Deputy Transport Commissioner who functions as the Secretary to the State Transport Authority, three Assistant Secretaries, one Accounts Officer and one Statistical Officer. The Deputy Transport Commissioner-cum-Regional Transport Authority Madras, continue to serve as the Deputy Transport Commissioner (Nationalisation) in charge of permits for the State Transport Undertakings. It has been decided to close down this unit for the State Transport Undertakings and transfer the work to the Regional Transport Authority or the State Transport Authority as the case may be.

The scheme for re-organisation provides for a change in the district set-up and for the opening of field offices of the Transport Department each in-charge of a Motor Vehicles Inspector with supporting staff to attend to all items work of the Transport Department within an area to be assigned for each. For the purpose of administrative convenience the scheme is being implemented in stages. While re-organisation of the regional set-up has been effected from 15th September 1974, the re-organisation the field offices is to be taken up in the next phase and that of the district Offices will be taken up later.

VEHICULAR GROWTH AND PROVISION OF TRANSPORT FACILITIES.

There has been a steady growth in the number of transport vehicles over ten years, i.e., from 22,467 in 1963-64 to 46,346 in 1973-74. The comparative statistics for the last two years are shown below:—

As on stage carriages.		Trucks.		Contract	Other	Total
Private sector.	Public sector.	Public carrier.	Private carrier.	Carria- ages.	Trans- port vehicles.	Trans- port vehicles.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
31st December 1973—						
5,550	3,902	15,409	2,667	13,387	4,079	44,994
31st December 1974—						
5,134	4,804	17,123	2,812	13,515	8,850	52,238

The number of stage carriages operating in the public sector is increasing in tune with the nationalisation policy of the Government.

In order to keep pace with the development of trade and commerce, State-wide public carrier and private carrier permits are issued liberally. There has been an increase of 1,859 trucks during the year 1974.

The following tables shows the details of number of contract carriage permits for the last two years:—

As on.	Taxis.	Tourist Taxis.	Auto- rickshaws.	Omni buses.
31st December 1973	7,993	1,798	3,429	167
31st December 1974	7,465	2,014	3,888	148

The chart appended indicate the growth of transport and non-transport vehicles in Tamil Nadu from 1964-65.

INTER-STATE TRANSPORT.

In order to enable free flow of road passenger traffic between Tamil Nadu and the adjoining States agreements are entered into with the bordering States.

(i) *Tamil Nadu and Andhra Pradesh*.—The existing inter-State agreement was entered into on the 25th March 1972. A proposal for entering into a fresh agreement providing for certain additional services was agreed to on 5th August 1972. This provides for vehicles of Tamil Nadu plying a minimum of 157 daily round trips and a maximum of 360 daily round trips covering a minimum of 8,512 kilometres and a maximum of 19,740 kilometres in Andhra Pradesh and for Andhra based vehicles plying a minimum of 180 daily round trips and a maximum of 431 daily round trips covering a minimum of 7,300 kilometres and a maximum of 17,178 kilometres in Tamil Nadu. Objections have been received. The proposal has not yet been finalised.

(ii) *Tamil Nadu and Karnataka*.—The present agreement between Tamil Nadu and Karnataka States came into effect from the 1st May 1973. This provides for 44 Tamil Nadu based buses plying on inter-State routes in Karnataka covering about 5,000 kilometres. The Government of Tamil Nadu and Karnataka have since proposed for the operation of certain additional new routes and buses to the tune of service kilometrage of 731 kilometres by Tamil Nadu and 1,976 kilometres by Karnataka. The proposal was published on 16th October 1974 and this will be finalised shortly. The question of the provision of further transport facilities between the two States was discussed by the Ministers of the two States recently on 18th January 1975 and on 11th February 1975. It has been decided to enter into another supplemental agreement providing for certain additional services between the two States for which permits have been granted by the Transport authorities and for allocating the routes between the two states making up a difference of service kilometrage of 1,536 kilometres in favour of Tamil Nadu. The details are being finalised.

(iii) *Tamil Nadu and Kerala*.—Stage carriages are plying on permits given by the transport authorities of the two States. The subject was discussed by the transport Ministers of both the States at Trivandrum on 19th September 1974. It is proposed to discuss this again and finalise the agreement shortly.

(iv) *Tamil Nadu and Pondicherry*.—The inter-State agreement in transport matters between Tamil Nadu and Pondicherry is still under negotiation.

The existing arrangements with the neighbouring States for the counter-signature of permits of goods vehicles and contract carriages are as given below:—

	<i>Goods vehicles.</i>		<i>Contract Carriages.</i>		
	<i>Public carrier.</i>	<i>Private carrier.</i>	<i>Tourist taxis.</i>	<i>Ordinary taxis.</i>	<i>Omni-buses.</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Tamil Nadu—Andhra Pradesh.	3,000	100	20	150	Nil.
Tamil Nadu-Karnataka ..	1,200 + 50 oil tankers.	50	20	100	Nil.
Tamil Nadu-Kerala ..	800	100	20	250	Nil.
Tamil Nadu-Pondicherry	4 : 1	No limit.	No limit.	No limit.	No limit.

In the case of Tamil Nadu and Karnataka it is proposed to increase the number of public carriers including oil tankers to be permitted by each State for plying in the other State from the present 1,250 to 1,700.

The negotiation with Kerala is also under progress for increasing the number of public carriers to be permitted by each State for plying in the other State from 800 to 900.

A proposal for entering into an agreement to increase the number of tourist taxis plying in all the four Southern States of Andhra Pradesh, Kerala, Karnataka and Tamil Nadu from 20 to 100 for each State was agreed to. But the agreement has not yet been implemented for want of concurrence of the Government of Kerala to the waiver of the counter-signature by the reciprocating State.

There is provision for plying of 200 goods vehicles belonging to this State in Southern Zone comprising Tamil Nadu, Karnataka, Kerala, Andhra Pradesh and Maharashtra. The proposal for increasing this number to 250 is pending clearance by the Inter-State Transport Commission.

Nationalisation of Passenger Transport.

In the pursuance of the Nationalisation of Passenger Transport, bus routes are taken over when the permits of private operators expire in the following cases:—

- (i) All routes of 75 miles and above,

(ii) All routes radiating from or terminating in Madras City irrespective of length.

(iii) All routes in Kanyakumari district including those which are radiating from or terminating in that district.

This policy was initiated in 1967. The pace of nationalisation was slow on account of litigation by the permit-holders.

In order to hasten the process of nationalisation the stage carriages of private operators who owned more than 50 buses were acquired under the Tamil Nadu Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Act in 1971. In August 1972, the Government announced its policy to nationalise the entire passengers transport service within five years. The Tamil Nadu Stage Carriages and contract Carriages (Acquisition) Act, 1973 passed to achieve this objective has been struck down by the High Court. An appeal has been preferred to the Supreme Court and this is pending. Pending a decision by the Supreme Court, the policy is being pursued under the normal law laid down in the motor Vehicles Act. While this is the procedure for the replacement of private operators, the responsibility for opening new routes and augmenting existing services has been vested with the State Transport Undertakings who may publish schemes for the purpose.

The chart appended indicates the progress made in the nationalisation of passenger transport.

Fares.

On account of a hike in the prices of petrol and other petroleum products, taxis, and auto-rickshaw fares were revised in 1973 and these are as follows and continue to be in force.

	<i>Auto-rickshaws.</i>	<i>Taxis (Ordinary).</i>
For each K.M. ..	.. 40 paise.	90 paise.
Minimum charge ..	.. 80 paise.	Rs. 1.70 paise.
Detention charges	.. 5 paise for every 5 minutes.	10 paise for every 5 minutes.

1975 மார்ச் 29]

Tourist Taxis.

	<i>Rate in plains.</i>	<i>Rate in ghat roads.</i>
Medium size tourist cars above 14 HP. but less than 22 HP.	90 paise per K.M.	Re. 1 per K.M.
Large size tourist cars of 22 H.P. and above.	Re. 1 per K.M.	Re. 1.20 per K.M.

An additional charge of 15 paise per K.M. is allowed for air-conditioned cars if the air-conditioning Unit is made use of.

In view of the increased cost of operation and maintenance charges and of the fact that there was no increase in the bus fare for stage carriages since 1964, a revision in the fare structure of stage carriages was ordered in G.O. Ms. No. 966, Home, dated 19th April 1974 and in G.O. Ms. No. 1325, Home, dated 31st May 1974. The revised rate of fares are shown below:—

1. *Town Services—*

- (1) Stage carriages plying in city and town service routes. 15 paise for the first stage and 5 paise for every subsequent stage.
- (2) For feeder routes starting from the periphery of city and connecting a main route. 10 paise for the first stage.

2. *Express Services—**Not to exceed.*

- (i) In plains 5 paise per K.M.
- (ii) On ghat roads 7 paise per K.M.
- (iii) If provisions is made for a superior class of accommodation. One paise extra per K.M.

3. *Ordinary Stage Carriages—*

- (i) In plains (provided that for a distance of less than 10 Kms. a fare not exceeding 40 paise shall be charged). 4 paise per K.M.

Not to exceed,

[1975 மார்ச் 29]

- (ii) On Ghat roads (provided that for a distance of less than 6 kms. a fare not exceeding 40 paise shall be charged.) 6 paise per K.M.
4. Stage Carriages run on special occasions such as fairs and festivals. 5 paise per K.M.

Taxation.

In pursuance of rationalisation of taxes on motor vehicles in Tamil Nadu, the Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Act, 1931 and Tamil Nadu Motor Vehicles (Taxation of Passengers and goods) Act, 1952 were repealed and a new consolidated Taxation Act, 1974 (Act 13 of 1974) was enacted in its place from 1st April 1974. This was further amended by the Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation (Amendment) Act, 1974 which came into force on 1st October 1974.

The main features of the above legislation are as follows :—

- (i) Provision has been made for payment of tax in respect of motor vehicles kept or used in the State of Tamil Nadu.
- (ii) Those vehicles not used on the road shall be entitled for refund of the tax on satisfying the conditions laid down.
- (iii) The onus of proof for not plying the vehicles vests with the owner ;
- (iv) There will be no separate taxation of passengers and Goods on Stage Carriages and goods vehicles.
- (v) In respect of State Carriages levy, is based on the passenger capacity at the rates prescribed irrespective of the daily mileage performed by a bus. No distinction is made between the standing and seated passengers so far as tax rate is concerned.
- (vi) Goods vehicles are taxed on the basis of laden weight. The number of slabs has been reduced.

[1975 மார்ச் 29]

From 1st January 1975, the rates of tax on stage carriages and contract carriages have been increased and have been laid down as follows:—

Enhanced rate.

Stage carriages (Ordinary)	..	Rs. 180 per passenger per quarter.
Stage carriages (Express)	..	Rs. 200 per passenger per quarter.
Contract Carriages (Omni buses)	Rs. 200 per passenger per quarter.	
Tourist Vehicles	.. ..	Rs. 100 per passenger per quarter.

The particulars of receipts are given below :—

<i>Items.</i>	<i>Actuals in 1973-74.</i>	<i>Revised Estimates. 1974-75.</i>	<i>Actuals 1974-75 for six months.</i>
(1)	(2)	(3)	(4)
(i) Receipts under M.V. Act, 1939.	1,24,75,834	1,29,75,000	94,90,381
(ii) Tamil Nadu M.V.T. Act.	20,99,03,874	31,69,75,000	17,21,54,068
(iii) Other receipts ..	34,860	1,40,000	17,00,142
(iv) Tamil Nadu M.V. (Taxation of Passen- gers and Goods) Act, 1952.	5,37,86,157	20,00,000 (Arrears to be collected).	18,72,030 (Arrears collected).
Grand total ..	27,62,00,725	33,20,90,000	18,52,16,621

On account of the increase in rates from 1st January 1975, the estimated receipts for the current year is Rs. 37.27 crores. The Budget estimate for the year 1975-76 is Rs. 37.82 crores.

The Chart appended indicates the receipts and expenditure on the administration of the Motor Vehicles Act from 1964-65 to 1974-75.

Enforcement.

The staff of the Transport Department continued to do useful work detecting cases of tax evasion and other offences like overloading in Stage Carriages, misuse of omnibuses, plying of illicit taxis, etc. In all 21,147 motor vehicles were checked from 1st April 1974 to 31st December 1974. As many as 4,562 irregularities were detected. An amount of Rs. 43,778 was realised from the vehicles checked for irregularities.

Role of the Police Department.

Besides the Transport Department, the Police Department is also in charge of enforcement of the provisions of the Motor Vehicles Act. While the licensing functions are attended to by the staff of the Transport Department the enforcement of the rule of the road vests with the Police Department. The Police Department is also in charge of the administration of the Tamil Nadu Traffic Control Act and the Tamil Nadu Hackney Carriages Act.

A statement of Motor Vehicles Accidents in the State for 1972 to 74 is appended. There were 15,274 motor vehicle accidents in Tamil Nadu during 1974 as against 15,470 in 1973. Of these, 2,145 in 1974 were fatal ones as against 1,878 in 1973 and the remaining 13,129 were non-fatal during 1974 as against 13,592 in 1973. In all 2,014 persons were killed and 10,908 individuals were injured in these accidents during 1974 as against 2,013 persons killed and 8,795 injured in 1973. Thus fatal accidents were slightly on the increase during 1974 when compared to 1973. The increase is due to the phenomenal increase in the volume of traffic on our roads. The Tamil Nadu Police, conscious of the magnitude of the problem and its implication to the public spare no efforts on their parts in the vigorous enforcement of various traffic rules and regulations with a view to reducing these accidents. The various steps taken in this regard can be broadly grouped under three heads (viz) Enforcement, Education and Traffic Engineering during 1974, a Traffic Control Room was put into operation in Madras City and this is functioning round-the-clock and through this, wireless contact is maintained with all Traffic Enforcement Officers. Effective action initiated against lorries carrying extra load has led to the Lorry Owners Association themselves to adhere to the rule by not over-loading the vehicles. Traffic Control Days were observed to publicise the rules of the road in Madras City.

Enforcement is linked with the education of the road user. The Children's Traffic Training Park located in the compound of the office of the Deputy Commissioner of Police, Traffic on Poonamallee High Road, has been put to good use for educating the School Children about the

1975 மார்ச் 29]

importance of road safety and observance of rules of the road. In order to cope up with the increasing demand for opening more of such Children's Games Parks with the Co-operation and help of the P.T.C. and local residents, a traffic training park has been put up at the Pongal Fair Exhibition organised by the Tamil Nadu Tourist Department in Anna Nagar, Madras City. The member of the general public were made to think about the consequences of violation of traffic rules and regulations through intensive propaganda. Pamphlets containing instructions about road safety were also made available to the Traffic Enforcement authorities in Madras City by some private Institutions.

The Role of Traffic Engineering Cell.

The Traffic Engineering Division is headed by one Divisional Engineer and 2 Assistant Engineers. This Division offers technical assistance and guidance to the District Road Development and Traffic Planning Committees in the State, in addition to Traffic Planning Works in Madras City. The Division supervises directly the design, fabrication, purchase, erection and maintenance of all automatic traffic signals, pedestrian signals and Flashing Beacons, analyses causes of traffic accidents and makes special studies of matters relating to traffic. The following is the gist of the survey and analyses done by the cells during 1974-75 :

1. Traffic Surveys	.. .. .	176
2. Field Surveys	.. .. .	150
3. Improvement proposals	.. .. .	150
4. Traffic Delay Study at level crossing	.. .. .	1
5. Origin and Destination Study	.. .. .	1
6. Number of Technical reports prepared	.. .. .	26
7. Road Marking	.. .. .	} In Madras } City Roads
8. Embedding of plastic studs	.. .. .	
9. References regarding the issue of No Objection Certificate from Traffic Engineering point of view.	.. .. .	44
10. Compilation of the Traffic Census particulars for all the State roads taken during 1972-73.		
11. Compilation of traffic census particulars for National Highway taken during 1973 and 1974.		

Distribution of Tyres.

The Government of India have approved a revised scheme prepared by the Tyre Industry for the rational distribution of tyres and tubes throughout the country. Under the scheme, a Regional Co-ordinating Committee was constituted in G. O. Ms. No. 1611, Home, dated 28th June 1974 with Transport Commissioner, Tamil Nadu as Chairman. Tyre distribution centres have also been established at Madras, Coimbatore, Tirunelveli, Madurai, Salem, Tiruchirappalli, Thanjavur and Nagercoil. The question of having centres in Districts where there are none now is also under consideration.

Advisory Bodies.

The Tamil Nadu Transport Development Council was constituted in G.O.Ms. No. 216, Home, dated 31st January 1974 with the Hon'ble Minister for Transport as its Chairman. The Council has four sub-committees for (i) Development and Maintenance of Road, Rail, Air, Inland Water Transport and Coastal Shipping (ii) Traffic Engineering Enforcement and Education, (iii) Manufacture and Distribution of transport vehicles, accessories and fuel, and (iv) Tourist Promotion and Wayside Amenities.

The Co-ordination Committee constituted in G.O. Ms. No. 2183, Home, dated 19th August 1972 to ensure co-ordination between the various departments dealing with transport, met under the Chairmanship of the Minister for Transport on 24th April 1974 and on 4th February 1975.

Conferences.

The Minister for Transport, Government of Tamil Nadu, presided over the conference of the Ministers for transport of the Southern States, which was held at Trivandrum on 17th September 1974. Several Inter-State problems on Road Transport were discussed at this conference.

Traffic Improvement Works.

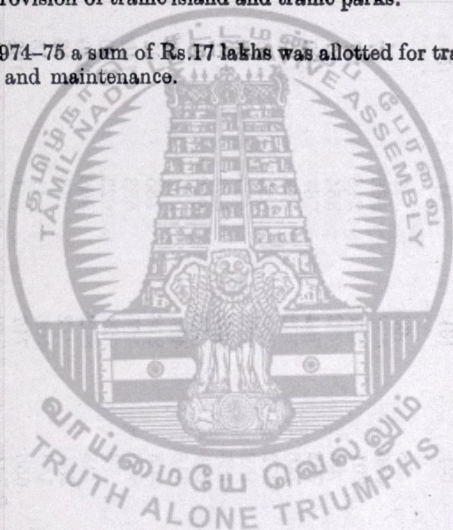
The fast growth in the number as well as speed of motor vehicles in recent years has far out paced improvements to the road and other facilities. In order to facilitate free flow of traffic and thereby reduce the number of accidents various traffic improvement works are executed:—

- (i) Construction of fly-overs and sub-ways;
- (ii) Widening of roads at inter-sections;

1975 மார்ச் 29]

- (iii) Construction of roundabouts;
- (iv) Provision of automatic signals;
- (v) Provision of lay-byes for bus stops;
- (vi) Provision of guard rails to prevent indiscriminate crossing of the road and;
- (vii) Provision of traffic island and traffic parks.

During 1974-75 a sum of Rs.17 lakhs was allotted for traffic improvement works and maintenance.



STATEMENT OF MOTOR VEHICLE ACCIDENTS IN TAMIL NADU DURING 1972, 1973 AND 1974.

District.	(1)	Total number of motor vehicle accidents.			Fatal accidents.		
		1972	1973	1974	1972	1973	1974
Railway Police, Tiruchirappalli	..	58	62	9	..	..	1
Tiruchirappalli	..	456	492	965	37	34	141
Thanjavur East	..	201	277	248	47	50	73
Thanjavur West	..	59	32	354	7	10	59
South Arcot	..	762	784	767	183	179	189
Chingleput West	..	746	702	488	119	126	100
Chingleput East	..	972	728	523	116	133	295
Madurai South	..	452	370	437	55	123	92
Madurai North	..	400	537	539	111	129	119
Ramanathapuram	..	269	275	277	64	32	72
Tirunelveli	..	315	414	396	44	61	92
Kanyakumari	..	208	218	185	21	37	32
Coimbatore Urban	..	802	465	553	146	79	103
Coimbatore Rural	..	73	529	623	30	143	150
Salem	..	748	802	860	330	317	190
Dharmapuri	..	251	212	270	56	41	53
The Nilgiris	..	143	106	41	15	10	3
North Arcot	..	655	717	661	138	154	118
Madras City	..	7,741	7,748	6,955	207	220	231
15,311		15,470	15,274	1,726	1,878	2,145	

STATEMENT OF MOTOR VEHICLES ACCIDENTS IN TAMIL NADU DURING, 1972, 1973 AND 1974—cont.

District.	Non-fatal Accidents.			Number of persons killed.			Injured.		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974	1972	1973	1974
Railway Police, Tiruchirappalli.	58	62	8	1	1	1	..	278	791
Tiruchirappalli	319	458	824	84	72	34	193	299	268
Thanjavur East	154	227	175	11	70	34	278	315	247
Thanjavur West	52	22	295	8	11	59	59	24	492
South Arcot	579	605	578	196	216	191	428	468	462
Chingleput West	627	576	388	119	126	100	648	486	440
Chingleput East	856	595	228	140	133	48	175	456	316
Madurai South	397	247	345	55	123	98	479	285	615
Madurai North	289	408	420	76	104	178	439	457	382
Ramanathapuram	205	243	205	72	68	79	304	236	323
Tirunelveli	271	353	304	46	61	92	79	213	391
Kanyakumari	187	181	153	24	37	48	163	104	402
Coimbatore Urban	656	386	450	134	96	103	852	412	779
Coimbatore Rural	43	386	473	30	103	150	59	468	38
Salem	418	485	670	330	317	190	126	138	582
Dharmapuri	195	171	217	50	61	65	111	116	126
The Nilgiris	128	96	38	15	10	3	191	133	3
North Arcot	517	563	543	217	169	118	500	803	3,980
Madras City	7,534	7,528	6,724	215	227	246	3,797	3,859	10,908

மோட்டார் வண்டிகள் பற்றிய சட்டங்கள்

நிருவாகம்

1974-75-ஆம் ஆண்டுத் தமிழ்நாட்டு சாலைப் போக்கு வரத்து பற்றிய ஆய்வுரை ஒன்று பேரவை முன் வைக்கப் பட்டுள்ளது.

2. 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தை நிருவகிப்பது, போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், ஒழுங்குபடுத்துவதற்கான ஒன்றாகும். இச்சட்டம், மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளைக் கட்டுப்படுத்தல், ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்கல், போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தல் மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் ஆகியவற்றிற்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்கு வரத்திற்கானப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து தந்து, அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய்வதும் இதன் குறிக்கோளாகும்.

3. பொது மக்களுக்கு வசதி எனக் கருதப்படும் வழித் தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகள் ஓடுவதற்காகப் போக்கு வரத்து அதிகாரிகளால் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படுகின்றன. வாடகைச் சீருந்துகளுக்கும், சரக்குந்துகளுக்கும் அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்கல், வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்தல், சரக்குவண்டிகளில் ஏற்றும் பளுவை ஒழுங்குபடுத்தல், பயணப் பேருந்துகளில் இருக்கைகள், இடைவெளி வசதியாக அமைத்தல், ஏற்றிச் செல்லும் பயணிகளில் எண்ணிக்கையை நிர்ணயித்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளை முறையாக மூழுமையாகத் தணிக்கையிடல் ஆகியவற்றின் மூலம் பொது மக்களுக்குப் பாதுகாப்பும், வசதியும் உறுதி செய்யப்படுகிறது.

1975 மார்ச் 29]

4. மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரியைத் தண்டல் செய்வதும் போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். போக்குவரத்து வண்டிகளின் மீதான வரி, போக்குவரத்துத் துறையால் நேரடியாகத் தண்டல் செய்யப்படுகிறது. மோட்டார் கார்கள் மற்றும் வாடகைக்கல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரி, கருவூலங்கள் மூலம் தண்டல் செய்யப்படுகிறது.

5. போக்குவரத்து ஆணையாளர், போக்குவரத்துத் துறையின் தலைவர். அவரே மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியுமாவார். சென்னை நகரில் காவல் ஆணையாளரும், மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களும், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக இருந்தனர். வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் செயலாளராகச் சென்னை நகரில் துணைக் காவல் (போக்குவரத்து உரிமம்) ஆணையாளரும், மாவட்டங்களில், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்களும் இருந்தனர். போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தும் பணியில் காவல் துறை முழுக் கவனம் செலுத்த வசதியாகச் சென்னை நகரில், போக்குவரத்து உரிமம் வழங்கல் வரிவிதிப்பு பற்றிய நிர்வாக வேலை, காவல் துறையிலிருந்து, போக்குவரத்துத் துறைக்கு மாற்றப்பட்டது. சென்னை வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாக இயங்கத் துணைப் போக்குவரத்து ஆணையாளர் (நாட்டுடைமை) நியமிக்கப்பட்டார். இம்மாற்றம் 1974-ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 18-ஆம் நாள் முதல் அமுலுக்கு வந்தது. அடுத்து, மாவட்டங்களில் உள்ள போக்குவரத்துத் துறையைச் சீரமைக்கும் திட்டம் ஒன்றிற்கு அரசு ஒப்பளித்தது. அது முதற்கொண்டு, சீரமைப்புத் திட்டத்தை மூன்று நிலைகளில் செயற்படுத்த அரசு முடிவு செய்தது. இச் சீரமைப்பின் முதல் நிலையாக, வட்டாரச் சீரமைப்பு 1974-ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் திங்கள் 15-ஆம் நாளன்று செயற்படுத்தப்பட்டது. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்குப் பதிலாக, துணைப் போக்குவரத்து ஆணையாளர் நிலையுள்ள அதிகாரி ஒருவர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாக நியமிக்கப்பட்டார். இதன்படி தற்

[1975 மார்ச் 29]

போது, காவல் ஆணையாளர், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் களுக்குப் பதிலாக ஐந்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மாத்திரம் ஒரு வட்டாரத்திற்கு ஓர் அதிகாரி என பொறுப்பில் உள்ளனர். ஒவ்வொரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கும் ஒரு செயலாளரும் தேவையான உதவிப் பணியாளரும் உதவியாக உள்ளனர்.

மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்களின் பெயர் மாவட்டப் போக்குவரத்து அலுவலர் என மாற்றப்பட்டு உள்ளது. அவர்கள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் கீழ், பணி புரிகின்றனர். வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் பயணிப் பேருந்து பற்றிய வேலையும், ஏனைய மாவட்ட அலுவலகங்களில் ஒப்பந்த ஊர்திகள், சரக்குந்துகளுக்கு உரிமம் வழங்கல், வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல் ஆகிய பணிகளை கவனிக்கப்படுகின்றன.

மோட்டார் வண்டிகளைத் தணிக்கை செய்யும் பொறுப்பில் உள்ள மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் மாவட்டப் போக்குவரத்து அலுவலரின் கீழ் பணிபுரிகின்றனர். எரி பொருளும், நேரமும் வீணாகாவண்ணம், பொது மக்கள் அங்கங்கே தங்கள் வேலைகளைக் கவனித்துக் கொள்ள வசதியாக ஓர் குறிப்பிட்ட அதிகார வரம்புள்ளக்கிளை அலுவலகங்களை அமைக்கவும் உத்தேசிக்கப்பட்டு உள்ளது. போக்குவரத்துத் துறை சீரமைப்புத் திட்டத்தில் இரண்டாவது கட்டத்தில் இது மேற்கொள்ளப்பட இருக்கிறது.

சென்னை நகரைப் பொறுத்த மட்டில், போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பில் மாறுதல் ஏதும் செய்யப்படவில்லை. ஏனெனில் மாவட்டங்களைப் போல் இல்லாமல் சென்னை நகரின் பல திறப்பட்ட பிரச்சினைகள் மிகவும் கவனமாக ஆராயப்படவேண்டியுள்ளன.

5. மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள், கட்டணங்கள் ஆகியவற்றின் மூலம் வந்த வருவாயின் வளர்ச்சி ஆய்வுரையைப் பார்த்தால் நன்கு விளங்கும். 1974-ஆம் ஆண்டு

1975 மார்ச் 29]

தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், வரிவிதிப்பு அடிப்படையைச் சீரமைத்துப் பயணி வண்டிகள், சரக்கு வண்டிகளின் மீதான பல்வேறு வரிகளை ஒருங்கிணைப்பதைக் கருத்திற் கொண்டு செய்யப்பட்டதாகும். இச் சட்டத்தின் கீழ், மாநிலத்தில் பயன்படுத்தப்படும் அல்லது வைக்கப்பட்டிருக்கும் எல்லா வண்டிகளும் வரி செலுத்த வேண்டும். பொதுச் சாலைகளில் பயன்படுத்தப்படாத வண்டிகளின் மீது செலுத்தப்பட்ட வரியைத் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளலாம். ஆனால் அப்படித் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ள, நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகளை நிறைவேற்ற வேண்டும். இதனால் வரிகளைத் தண்டல் செய்வதில் போக்கு வரத்துத் துறைக்குத் தற்போது பயனுள்ளக் கண்காணிப்பு வசதி இருக்கிறது. இதை எதிர்த்து சில உரிமையாளர்கள் நீதிமன்றம் சென்றுள்ளனர்.

போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்து தருவதில், போக்கு வரத்துத் துறை, போக்குவரத்துத் தேவைகளில் அதிகக் கவனம் செலுத்தி வருகிறது. ஒரு புதிய வழித் தடத்தைத் தொடுங்குவதும் அண்மைக்காலம் வரை ஒரு சிக்கலான பிரச்சினையாக இருந்தது. 1971ஆம் ஆண்டு நிறைவேற்றப் பட்ட மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டத்தினால், புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதில் நிலைமை சீரடைந்து இருக்கிறது. இச் சட்டத்தின்படி புதிய வழித் தடம் ஒன்றைத் தொடங்குவதுதென்பது நிருவாகப் பணி எல்லைக்குள் அமைந்து அதிகாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என அமைகிறது.

போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஏகபோக உரிமையையும், அனுமதிச் சீட்டுகள் சிலரிடம் குவிவதையும் தடுப்பதைக் கருத்திற்கொண்டு, ஓர் உரிமையாளருக்கு பத்துப்பேருந்து அனுமதி சீட்டுகளுக்கு மேல் இருக்கலாகாது என உச்சவரம்பு விதித்து 1971ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டத்தின் செல்லுபடியை எதிர்த்து உயர்நீதிமன்றத்தில் வழக்குப்

[1975 மார்ச் 29]

போடப்பட்டு அது இன்னும் பைசலாகாமல் உள்ளது. எனினும் 1974ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டத்தின் கீழ், உவரி அனுமதிச் சீட்டுகளை அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு மாற்ற வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

பயணிப் பேருந்து வண்டிகளுக்குப் பயணக் கட்டணப் பட்டியல் ஒன்றைப் போக்குவரத்து அதிகாரி ஒப்பளிப்பு செய்தல் வேண்டும். இக் [கட்டண விதத்தில் ஒரே சீரான நிலை இருக்கும் பொருட்டு, அரசே கட்டண விகிதங்களை நிர்ணயித்து உள்ளது. இவ்வாறு நிர்ணயிப்பதில் பொது மக்கள், பேருந்து உரிமையாளர்களின் முறையீட்டை கருத்தில் கொள்ளப்படுகிறது. வாடகைக் கார்கள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ஆகியவற்றிற்கான கட்டண விகிதம் பெட்ரோல் விலையேற்றத்தின் காரணமாக 1974ஆம் ஆண்டு மார்ச்சில் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. பயணிப் பேருந்துகளுக்கான கட்டண விகிதம் 1974ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல்-மே மாதங்களில் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. இவற்றின் முழு விவரத்தைப் பேரவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ள ஆய்வுரையிற் காணலாம்.

பொது மக்களின் நலனைக்கருத்திற்கொண்டு மெதுவாகச் செல்லும் ஊர்திகளின் போக்குவரத்து சாலைப் போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதன் மூலம் ஒழுங்குபடுத்தப்படுகிறது. இதற்காகவும், சமூக சீர்திருத்த நடவடிக்கை என்ற முறையிலும் கைரிக்ஷாக்கள் ஓடுவதை அறவே நீக்கி மாநிலம் முழுவதும் தடை செய்யப்பட்டுள்ளது.

ஒரு மாநிலத்தில் இருந்து இன்னொரு மாநிலத்திற்கு தாராளமாக மக்களும் சரக்கும் போய்வர வசதியாக, அண்டை மாநிலங்களோடு, பரிமாற்ற ஏற்பாடு ஒப்பந்தங்கள் செய்யப்

1975 மார்ச் 29]

பட்டுள்ளன. இவ்வொப்பந்தங்களின்படி, ஒவ்வொரு மாநிலமும் ஒட்டுவதற்கான வழித் தடங்கள் இன்னின்ன என ஒதுக்கப்பட்டு சரக்குந்துகள் மற்ற வண்டிகள் ஆகியவை

இத்தனை ஓடலாம், அவற்றிற்கான மேலெழுத்து தரப்படும் என்பது பற்றிய எண்ணிக்கையும் நிர்ணயிக்கப்பட்டு உள்ளன. பயணப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில், வழித்தடங்கள் எண்ணிக்கை அந்தந்த மாநிலங்களில் ஒடும் கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் சமநிலை இருக்கும்படியாக ஒதுக்கப்படுகின்றன. பாண்டிச்சேரி, கேரளமாநிலங்களாடு செய்ய வேண்டிய ஒப்பந்தங்களுக்கான பேச்சு வார்த்தைகள் நடைபெறுகின்றன. ஆந்திரப்பிரதேசம், கர்நாடக மாநிலங்களோடு செய்யப்பட்ட ஒப்பந்தங்களை மாற்றி அமைப்பதற்கான பேச்சு வார்த்தைகளும் நடைபெறுகின்றன.

6. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச் செல்ல உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கான ஓட்டுநர்களும், தொழில் முறை ஓட்டுநர்களும் மருத்துவச்சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும்; ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்குபடுத்தலும், உரிமம் பெறச்செய்யவும் விதிகள் இயற்றப்பட்டு உள்ளன. இ.தன்றி ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்க, மருத்துவச் சான்றுடன் கூட பார்வை பற்றிய சோதனையும், போக்குவரத்து விதிகள் பற்றிய அறிவும் வற்புறுத்தும் விதிகளில் வகை செய்ய உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. ஓட்டுநர்களை நன்கு கண்காணித்து, “புள்ளி முறைக் கட்டுப்பாடு” என்ற ஒரு முறையை புகுத்தவும் உத்தேசிக்கப்பட்டு உள்ளது. இம்முறையின் கீழ், ஓட்டுநர் ஒருவர் விதிகள் மீறல் ஒவ்வொன்றுக்கும் இத்தனைப் புள்ளி எனக் கணக்கிட்டு ஒரு குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கைப் புள்ளிகளைப் பெற்றவுடன் தானாகவே ஓட்டுநர் உரிமம் செல்லுபடி இல்லாமல் போகும், இவ்வாறு செய்வதற்கான கருத்துரு பரிசீலனையில் உள்ளது.

[1975 மார்ச் 29]

7. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின்கீழ் வருவாய் விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது.

	வரவுசெலவு மதிப்பீடு. 1974-75.	திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு, 1974-75.	வரவு-செலவு மதிப்பீடு. 1975-76.
	ரூ.	ரூ.	ரூ.
மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம்.	1,18,10,000	1,29,75,000	1,34,85,000
மற்ற வருவாய் கள்.	65,000	1,40,000	5,40,000
தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் 1974.	22,59,00,000	31,69,75,000	36,42,00,000
தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள் சரக்குகள் வரிவிதிப்பு) சட்டம், 1952. மற்ற வரு வாய்.	5,22,40,000	20,00,000	—
மொத்தம்.	29,00,15,000	33,20,90,000	37,82,25,000

திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு ரூபாய் 31.69 கோடி எனினும் அதைவிட அதிகமாக வருவாய் 1975-ம் ஆண்டு சனவரி திங்கள் 1-ம் தேதி முதல் விதிக்கப்பட்ட அதிகரிக்கப்பட்ட வரிவிதிதங்களின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. நடப்பு ஆண்டுக்கான நிகர வருவாய் ரூ. 37.27 கோடி என மதிப்பிடப்படுகிறது.

1975 மார்ச் 29]

செலவினங்களில், 1974-75 ஆண்டுக்கான வரவு செலவு மதிப்பீடு, நடப்பு ஆண்டுக்கானத் திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு, 1975-76ஆம் ஆண்டுக்கான வரவு செலவு திட்ட மதிப்பீடு ஆகியவற்றின் விவரம் கீழே தரப்படுகின்றன :—

வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு

1974-75

ரூ. 74.99 லட்சம்

திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு 1974-75

ரூ. 76.29 லட்சம்

வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு

1975-76

ரூ. 76.06 லட்சம்

வாடகைக்கல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரிகள் தண்டலுக்கான செலவினம் இதில் சேர்க்கப்படவில்லை.

8. போக்குவரத்துத்துறையன்றி, காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் நிருவாகத்தில் பொறுப்பு வகிக்கிறது. போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்தலும், குற்றம் புரிவோரின் மீது வழக்குத் தொடுத்தலும் காவல் துறையால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. சீருந்துகளைப் போன்ற வண்டிகளின் மீதான வரி செலுத்தப்பட்டுள்ளதா எனக் கண்காணிக்கும் பொறுப்பும் காவல்துறையினுடையதாகும்.

DEMAND No. 3—MOTOR VEHICLES ACTS— ADMINISTRATION.

A review on Road Transport in Tamil Nadu, 1974-75 has been placed on the Table of the House.

2. The Transport Department is in charge of administration of the Motor Vehicles Act, 1939. The Motor Vehicles Act is a regulatory one and provides for the registration of motor vehicles, control of transport vehicles, licensing of drivers, regulation of traffic and the insurance of motor vehicles against third party risks. The object is to ensure safety of the public, and to provide adequate transport facilities for movement of passengers and goods.

3. Permits are granted by the transport authorities for plying stage carriages on routes considered necessary in the public interest. Permits are granted freely for goods vehicles and motor cabs. The safety and comfort of the public is ensured by a thorough periodical inspection of the transport vehicles, fixation of passengers capacity, provision of comfortable seats and gangway in the case of stage carriages, regulation of laden weight in the case of goods vehicles, control of speed and licensing of drivers.

4. The Transport Department is also in-charge of collection of tax motor vehicles. The tax on transport vehicles is collected directly by the Transport Department. The tax in respect of motor cars and other non-transport vehicles is done through treasuries.

The Transport Commissioner is the head of the Department. He is also the State Transport Authority. The Commissioner of Police in the City and the Collectors in the mofussil were the Regional Transport Authorities. In the City, the Deputy Commissioner of Police (Traffic and Licensing) was the Secretary to the Regional Transport Authority. In the Districts, the Regional Transport Officers were the Secretaries to the Regional Transport Authorities. In order to enable the Police Department to concentrate on traffic regulation, the administrative work relating to taxation and licensing in the City of Madras was transferred from the Police Department to the Transport Department. The Deputy

1975 மார்ச் 29]

Transport Commissioner (Nationalisation), Madras, was authorised to function as the Regional Transport Authority, Madras. This was given effect from 18th March 1974. Subsequently Government approved a scheme for the reorganisation of the Transport Department in the mofussil. Since then it has been decided to implement the reorganisation in three stages. The first stage of reorganisation of the regions was implemented on the 15th September 1974. An officer of the grade of a Deputy Transport Commissioner has been appointed as Regional Transport Authority in the place of the Collector. The present position is that there are five Regional Transport Authorities in the place of the Commissioner of Police and the Collectors, each in charge of a region. Each Regional Transport Authority is assisted by a Secretary with necessary supporting staff.

In the districts, the Regional Transport Officers have been redesignated as District Transport Officers. They serve under the control of the Regional Transport Authority. While the work relating to stage carriages is dealt with in the regional offices, the work relating to the registration of vehicles, licensing of goods vehicles, contract carriages is dealt with in District Offices.

The Motor Vehicles Inspectors incharge of inspection of vehicles serve under the control of District Transport Officers. In order to avoid needless waste of time and fuel, it is proposed to provide necessary facilities for the public by starting field offices each with a specific jurisdiction where all items of work of the Department will be attended to. This is being taken up in the next phase of reorganisation of the Department.

So far as the City of Madras is concerned, the organisation of the Transport Department has not been altered, as it requires a careful study and as problems in the City are different from those in the mofussil.

5. A perusal of the review on Road Transport placed before the House will reveal the extent of growth in receipts under Motor Vehicles Tax and fees. The Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Act, 1974, was enacted with a view to consolidate the taxes on vehicles, passengers and/or goods and rationalise the basis of levy. Under this Act, all vehicles kept or used in the State are liable to pay tax. In respect of vehicles not used on the

[1975 மார்ச் 29]

public road, owners are entitled for refund of the tax on satisfying the conditions laid down. The Transport Department is now having effective control over the collection of taxes. Some operators have however, taken the matter to the Court.

In the matter of provision of transport facilities, the Transport Department is having a close watch over the traffic requirements. The opening of a route was till recently a cumbersome process. With the passing of the motor Vehicles (Tamil Nadu Amendment) Act, 1971, the position has improved as the opening of a route is now an administrative one and is final.

With a view to prevent concentration of permits and monopoly in transport business, the Motor Vehicles (Tamil Nadu Amendment) Act, 1971, provides for a ceiling of ten bus permits for an operator. The validity of this Act has been challenged in the High Court and the case is pending. However, provision has been made by the Motor Vehicles (Tamil Nadu Amendment) Act, 1974, enabling the transfer of excess permits to State Transport undertakings.

In the stage carriages a fare table should be approved by the Transport authority. In order to provide for a uniform standard in this regard, the rates of fare are laid down by Government after considering the representations from the operators and the public.

The fare for taxis and auto rickshaws was last revised in March 1974 on account of the hike in the price of petrol. The fare for stage carriages was last revised in April-May 1974. The details of the fare rates are furnished in the review placed on the table of the House.

As a measure of controlling road traffic in the interest of the public, the plying of slow moving vehicles is regulated. As a step in this direction and as a measure of social reform, the plying of hand-rickshaws has been banned throughout the State.

In order to enable free flow of traffic and goods from one State to another, reciprocal agreements are entered into with the neighbouring States. As per these agreements, the routes to be operated by the respective States are allocated and the number of goods and other vehicles for which countersignature of permits could be given is fixed. In the case of stage carriages the allocation of

1975 மார்ச் 29]

routes is made generally on the basis of parity in service kilometreage of the reciprocating States. Negotiations are in progress for finalising an agreement with Pondicherry and Kerala States and for reviewing the agreements with Andhra Pradesh and Karnataka States.

6. A licence is necessary to drive a motor vehicle in a public place. Professional drivers and drivers of transport vehicles are required to produce medical certificates. Rules have been framed for the licensing and regulation of driving schools. It is proposed to provide for a vision test in addition to a medical certificate and a test on the knowledge of traffic rules for the grant of a licence. As a measure of effective control over drivers the question of introducing a point system of control under which a licence would be suspended automatically on the driver getting a number of points of demerit for violation of rules is under consideration.

7. The particulars of receipts under the Motor Vehicles Act and the Motor Vehicles Taxation Act are given below :—

	<i>Budget Estimate, 1974—75</i>	<i>Revised Estimate, 1974—75</i>	<i>Budget Estimate, 1975—76</i>
Motor Vehicles Act.	1,18,10,000	1,29,75,000	1,34,85,000
Other receipts ..	65,000	1,40,000	5,40,000
Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Act, 1974.	22,59,00,000	31,69,75,000	36,42,00,000
Tamil Nadu Motor Vehicles (Taxation on Passengers and Goods) Act, 1952 Other receipts.	5,22,40,000	20,00,000	..
Total ..	29,00,15,000	33,20,90,000	37,82,25,000

1975 மார்ச் 29]

Against the revised estimate of Rs. 31.69 crores the actual receipts are expected to be higher in view of the increase in rate of tax from 1st January 1975 and are estimated for the current year at Rs. 37.27 crores.

Under expenditure the particulars of Budget Estimates for 1974-75, the Revised Estimate for the current year and the Budget Estimate for 1975-76 are furnished below :—

Budget Estimate, 1974-75 (Rupees in lakhs) ...	74.99
Revised Estimate, 1974-75 (Rupees in lakhs) ...	76.29
Budget Estimate, 1975-76 (Rupees in lakhs) ...	77.06

The expenditure does not include the cost of collection of tax on non-transport vehicles.

8. Besides the Transport Department, the Police Department is also in charge of the administration of the Motor Vehicles Act. The provisions relating to regulation of traffic and prosecution of offenders are enforced by them. The Department is also in charge of the check on payment of motor vehicles tax in respect of non-transport vehicles.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS